Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2061

24. 07. 95

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Anke Fuchs (Köln), Michael Müller (Düsseldorf), Elke Ferner, Volker Jung (Düsseldorf), Klaus Lennartz, Christoph Matschie, Jutta Müller (Völklingen), Dietmar Schütz (Oldenburg), Dr. Peter Struck, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Autoemissonen und Umwelt

Für die Verringerung der Umweltbelastungen, aber auch für die Zukunft des Autos ist es von entscheidender Bedeutung, die Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge zu erhöhen. Heute werden die technischen Möglichkeiten nicht ausreichend genutzt, um die „ökologische Effizienz" der Fahrzeuge zu steigern. Dabei sind sogar kurzfristig viele Verbesserungen erreichbar.

Eine höhere Umweltverträglichkeit ist nicht nur zum Schutz von Umwelt und Gesundheit in unserem Land notwendig: Angesichts der stark wachsenden Mobilisierung in den Schwellen- und Entwicklungsländern ist es von grundlegender Bedeutung, den Energieverbrauch und die Schadstoffemissionen drastisch zu senken. Zukünftig werden die Autos Wettbewerbsvorteile haben, die wenig Kraftstoff brauchen und schadstoffarm sind. Die Bundesrepublik Deutschland muß auf diesem Feld aus ökologischen und ökonomischen Interessen ihre technologische Kompetenz unter Beweis stellen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche technischen Lösungen für „schadstoffarme" Kraftstoffe und Antriebsarten bei Fahrzeugen sind der Bundesregierung bekannt?

   Wie bewertet sie die Möglichkeiten derartiger Technologien?

   Warum werden sie bisher nicht stärker gefördert?

2. Denkt die Bundesregierung daran, die Entwicklung von schadstoffarmen Kraftstoffen und Antriebsarten in der Zukunft stärker zu fördern?

   Wenn ja, mit welchen Mitteln?

3. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Tatsache, daß die spezifischen Emissionen einzelner Fahrzeugtypen (z. B.

Porsche Turbo) weit unter dem liegen, was heute als Standard bei Neuwagen angeboten wird?

Will sie daraus politische Konsequenzen ziehen?

4. Wie hoch ist der Anteil der PKWs an den verkehrsbedingten Emissionen?

   Wie hoch ist er bei Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden?

   Wieviel Prozent entfallen dabei auf PKWs mit geregeltem Katalysator (G-Kat), ungeregeltem Katalysator (U-Kat) und auf PKWs ohne Katalysator?

5. Wie hoch ist in Deutschland der Anteil der PKWs, die keinen Katalysator haben?

6. Wie viele PKWs sind nur mit einem ungeregelten Katalysator (U-Kat) ausgerüstet?

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit zur Nachrüstung von PKWs mit Katalysator (G-Kat oder U-Kat)?

   In welchem Zeitraum wären derartige Umrüstungen möglich, und in welchem Umfang könnten sie die verkehrsbedingten Emissionen senken?

   Mit welchen Kosten für die Nachrüstung muß gerechnet werden?

8. Wie hoch ist der Anteil der PKWs, die unverbleites Benzin tanken können?

   Wie bewertet die Bundesregierung Benzinzusätze wie Natrium- und Kaliumverbindungen, um verbleibtes Benzin vom Markt zu nehmen?

9. Welche Mehrkosten würden durch diese Benzinzusätze entstehen?

   Welche Preisdifferenz ergibt sich zu dem heutigen „Superbenzin bleihaltig"?

   In welchem Zeitraum wäre eine Umstellung möglich?

10. Denkt die Bundesregierung daran, PKWs, die nicht mit einem Katalysator nachgerüstet werden können, nach einer Übergangsfrist die Betriebserlaubnis zu entziehen (Ausnahme Oldtimer)?

11. Welche technischen Möglichkeiten gibt es, die Effizienz der Katalysator-Technik zu verbessern (in der „Kaltphase" des Motors, bei hohen Geschwindigkeiten und für die Lebensdauer des Kat)?

    Mit welchen Kosten sind die Umrüstungen verbunden?

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Platin-Emissionen und die Distickstoffoxid-Emissionen bei Fahrzeugkatalysatoren?

13. Denkt die Bundesregierung daran, die Zusammensetzung des Dieselkraftstoffs neu vorzuschreiben, um die Partikel- und Schwefelemissionen zu senken?

Könnten auch technische Lösungen, wie die Zugabe von Zündbeschleunigern, die Partikelemissionen senken?

14. Welche Ersatzstoffe oder Additive sind aus der Sicht der Bundesregierung denkbar, um den Dieselkraftstoff umwelt- und gesundheitsverträglicher zu machen?

    Mit welchem Aufwand könnten Polyaromate aus dem Dieselkraftstoff entfernt werden?

15. Welche Pläne hat die Bundesregierung, den Gehalt von Benzol und anderer Aromate im Kraftstoff abzusenken?

    Denkt sie daran, im Gegenzug die Steuer auf bleihaltiges Benzin zu erhöhen?

16. Warum wird (im Gegensatz zu Österreich) in Deutschland kein Benzin mit der Komponente MTBE (Methyl-tert-buthylether), das den Sauerstoffgehalt im Benzin erhöht, angeboten?

    Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, Benzin mit der Komponente MTBE anzubieten?

    Um welchen Betrag würde sich durch MTBE der Liter Benzin verteuern?

17. Wie hoch ist der Anteil von Motorrädern/Motorrollern, die mit Katalysator ausgerüstet sind?

    Wie hoch ist der Anteil der Motorräder/Motorroller an den verkehrsbedingten Kohlenmonoxid-, Kohlenwasserstoff- und Stickoxid-Emissionen?

18. Gibt es bei der Bundesregierung bzw. Europäischen Kommission Pläne, auch für Motorräder/Motorroller/Mopeds generell Katalysatoren vorzuschreiben?

19. Wie hoch ist der Anteil der LKWs/Nutzfahrzeuge an den verkehrsbedingten Schadstoffemissionen?

20. Wie hoch ist der Anteil der LKWs, die die EURO-I-Norm erreichen?

    Wie hoch ist der Anteil der LKWs, die bereits die EURO-II-Norm erreichen?

    In welchem Umfang können durch diese Normen die spezifischen Schadstoffemissionen gesenkt werden?

21. Welche Pläne hat die Bundesregierung, um die LKW-Emissionen abzusenken?

    Denkt sie daran, für LKWs und Nutzfahrzeuge generell Oxidations-Katalysatoren und Dieselpartikelfilter vorzuschreiben?

    In welchem Umfang könnten damit die Emissionen gesenkt werden?

22. Welche Mehrkosten ergeben sich aus derartigen technischen Auflagen?

    In welchem Zeitraum könnte die Umrüstung der LKWs/Nutzfahrzeuge erfolgen?

23. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung erreichen, daß sich die Wettbewerbschancen nicht zu Lasten von emissionsärmeren LKW-Nutzfahrzeugen verschlechtern?

24. Wie hoch ist derzeit die Recyclingquote bei Autos, und welche Entwicklung erwartet die Bundesregierung in den nächsten Jahren?

    Wann wird die „Altauto-Verordnung" vorgelegt?

25. Ist die Bundesregierung bereit, Flottenverbrauchsregelungen für den Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen vorzuschreiben?

    Wenn nein, warum nicht?

    Sind aus der Sicht der Bundesregierung Flottenverbrauchsregelungen mit dem EU-Recht vereinbar?

26. Seit Jahren kündigt die Bundesregierung die Umstellung der heutigen Kfz-Steuer auf eine emissionsabhängige Steuer an, warum hat sie bis heute keinen Entwurf vorgelegt?

    Welche Ziele will die Bundesregierung mit einer derartigen Steuer erreichen?

    Welche Komponenten sollen besteuert werden?

27. Welche Konzepte hat die Bundesregierung, um Verkehrsvermeidung zu fördern?

    Wenn sie Verkehrsvermeidung fördern will, mit welchen rechtlichen, steuerlichen und organisatorischen Instrumenten?

Bonn, den 21. Juli 1995

Anke Fuchs (Köln)
Michael Müller (Düsseldorf)
Elke Ferner
Volker Jung (Düsseldorf)
Klaus Lennartz
Christoph Matschie
Jutta Müller (Völklingen)
Dietmar Schütz (Oldenburg)
Dr. Peter Struck
Rudolf Scharping und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333